1968 மார்ச் 14]

DR. H. V. HANDE : Sir, when the Members of the present Government were in the Opposition, they were making a number of charges pinpointing the exact reasons for the loss in the State Transport. After this Ministry has come to power, have they found out where exactly the losses occurred and have they succeeded at least to a certain extent in plugging the loopholes ?

THE HON. THIRU C. N. ANNADURAI : We are in the process of finding out the loopholes and also in plugging them.

லாரி விபத்துகள்

* 213 வினா—திரு. வி. கே. கோதண்டராமன்: திரு. சி. கோவிந்தராஜன் : } மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1960 முதல் 1966 வரை இரவு நேரத்தில் லாரிப் போக்குவரத்து காரணமாக எத்தனை விபத்துகள் ஏற்பட்டன?

(இ) அதனால் எத்தனை பேர்கள் மாண்டனர்?

(எ) இவ்விபத்துகளைத் தடுக்க சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்ட நடவடிக்கை என்ன?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : (அ), (இ) & (உ) : சபைமுன் விவர "அறிக்கை" [a] ஒன்று வைக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : சார் இந்த விவர அறிக்கையில் 1960-ல் இருந்து 1966 வரை 6,634 விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருப்பதாகவும் 1,166 பேர்கள் மாண்டதாகவும் கூறப்படுகிறது. இதைத் தடுப்பதற்காக இதில் 7 அம்சங்களைக் கொண்ட ஒரு அறிக்கையும் உள்ளது. இதை வைத்து இதுவரையில் எந்தவிதத்திலும் இந்த விபத்துகளைத் தடுக்கக் கூடிய அளவுக்கு ஏதும் நடக்கவில்லையே, ஆகவே ஜனத்தொகையைக் குறைக்கக்கூடிய தன்மையில் இந்த விபத்துக்கள் தொடர்ந்து ஏற்பட வேண்டும் என்ற திட்டத்தில் அதுவும் ஒன்றா ? அப்படி இல்லையென்றால் இரவு 12 மணிக்கு எந்த லாரி எந்த இடத்துக்குப் போவதாக இருந்தாலும் சரி, அந்தக் குறிப்பிட்ட இடத்திலேயே நின்று அதற்குப் பிறகு காலை 4 மணிக்குத் தொடர வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் ஒரு விதி பிறப்பிக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : அப்படி முன் இருந்த அரசாங்கம் ஒரு உத்தரவு பிறப்பித்து அதன் காரணமாகப் போக்குவரத்தில் பெரும் இடைஞ்சல்கள் ஏற்படுவதாகவும், வாணிபத்துறையில் பலவித இடுக்கண்கள் ஏற்படுவதாகவும் முறையீடுகள் வந்ததன் காரணமாக அந்தப் பழைய அரசாங்கமே மறுபடியும் திரும்பப்பெற்றுக்கொண்டது. ஆனால் உறுப்பினர் அவர்கள் கூறுவதை மீண்டும் பரிசீலிப்பதற்கு நம் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழு அதை எடுத்துக்கொள்ளலாம்.

திரு. சொ. கோவிந்தராசன் : தலைவர் அவர்களே, நாள்முழுவதும் 8 மணி நேரம் அல்லது 24 மணி நேரமும், 2, 3 நாட்கள் கூட லாரி டிரைவர்கள் லாரியை ஓட்டுகிறார்கள். இதற்கு அந்த லாரி ஓனர்கள்தான் பொறுப்பாளிகள் என்று தெரியவருகிறது. இந்த விபத்துக்கள் இதனால் தான் அதிகமாக ஏற்படுகிறது. எனவே லாரி டிரைவர்களை ஒரு குறிப்பிட்ட மணி நேரத்துக்குமேல் வேலை வாங்கக்கூடாது என்ற முறையில் சட்டம் இருந்தாலும்கூட அதை மீறிச் செய்கிறார்கள். அதற்கு ஏதாவது நடவடிக்கை எடுக்க அரசு முன் வருமா?

---

a 127-128-ம் பக்கங்களில் இணைப்பாக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: மாலை 6 மணியில் இருந்து மறு நாள் காலை 6 மணி வரையில் இந்த லாரிகளை ஓட்டுகின்ற வலவர்கள் ஓய்வின்மை காரணமாக லாரிகள் விபத்துக்களுக்கு ஆளாக நேரிடுகின்றன என்பதை மனதில்கொண்டு 160 (ஏ) விதிப்படி ஒரு வரைவு திருத்தம் கொண்டுவரப்படுகிறது. இடையில் அதற்கான வலவர்களை மாற்றவேண்டும் என்பதற்கான அந்தத் திருத்தத்தை வருகிற போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுவில் வைத்து அது ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டு பிறகு அந்தத் திருத்தம் அமலுக்கு வரும்.

திரு. எம். எஸ். மணி: ஏற்கனவே இருந்த போக்குவரத்து அமைச்சரவர்கள் லாரிகளில் இரண்டு டிரைவர்களை வைக்கவேண்டும் என்ற கருத்தை ஏற்றுக்கொண்டு நடைமுறைக்குக் கொண்டுவருவதாகக் கூறினார்கள். அந்தக் கருத்தை இந்த அரசு நடைமுறைக்குக் கொண்டுவருமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: அதைத்தான் இப்போது சொன்னேன். அந்தக் கருத்தை நடைமுறைக்குக் கொண்டுவருகிற வகையில் விரைவில் அடுத்த திங்களில் நடைபெற இருக்கிற போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுவில் அந்தத் திருத்தம் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டால் அந்தக் கருத்து விரைவில் நடைமுறைக்கு வர ஏதுவாக இருக்கும்.

திரு. எம். சுரேந்திரன்: லாரிகளில் சாமான்களை ஏற்றிச் செல்வதால் தான் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன என்று கூறப்படுகிறது. இருந்தாலும் சமீபகாலங்களில் அதிகமான ஆட்களை ஏற்றிச் செல்கின்ற நிலைமை ஏற்பட்டுப் பல இடங்களில் விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருப்பதை அரசாங்கம் அறியுமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: சாமான்கள் ஏற்றிச் செல்வதை விட ஆட்களை ஏற்றிச் செல்கிற நிலையில் அதன் எடை குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. ஆகவே, அதனால் விபத்துக்கள் ஏற்பட்டுவிட்டதாகச் சொல்ல முடியாது. வலவர்கள் தங்கள் பொறுப்புணர்ச்சியை நழுவவிடுவதால், அவர்களைத் தடுக்க வேண்டிய அளவுக்குக் கடமை ஆற்ற வேண்டிய அதிகாரிகள் இன்னும் சுறுசுறுப்பாக வேலை செய்யவேண்டிய நிலை இருப்பதால்தான் இந்த விபத்துக்கள் அதிகமாக இருந்து கொண்டிருக்கின்றன.

திரு. நா. காசிராமன்: நான் இப்பொழுது சொல்வது வேடிக்கையாகக் கூட இருக்கும். லாரி, பஸ்களில் பார்த்தோமானால் டிரைவர்கள் கழுத்திலே ஒரு துண்டை மப்ளர்போல் போட்டுக் கொள்கிறார்கள். அவர்களை எவ்வளவு கண்டித்தாலும் கேட்பதில்லை. வண்டி போகும் பொழுது துண்டு காற்றில் பறந்து, கண்ணை மூடுவதால், சில விபத்துக்கள் நடந்திருக்கின்றன. நான் சொந்த அனுபவத்தில் பார்த்ததை வைத்துச் சொல்கிறேன். அம்மாதிரி டிரைவர்கள் போகாமல் இருப்பதற்கு அவர்கள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க, அதிகாரிகளுக்கு அதிகாரம் கொடுக்க இந்த அரசு முன்வருமா என்று கேட்க விரும்புகிறேன். இது கேட்பதற்கு என்னவோ வேடிக்கையாக இருக்கலாம். இது நடைமுறையில் நடந்த அனுபவத்தின் காரணமாகச் சொல்கிறேன். இதற்கு ஒரு விதியை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: இவற்றையெல்லாம் ஆராய்ந்து அதனால் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றனவா, விபத்துகளுக்குக் காரணம் என்ன, சுமார் 6,000 விபத்துக்கள் என்னென்ன காரணங்களால் ஏற்பட்டன என்பதையெல்லாம் ஆராய்ந்து பார்த்தபிறகுதான் உறுப்பினர் அவர்கள் கூறியது சரியா, இல்லையா என்பது தெரியும்.

திரு. ந. சோமசுந்தரம்: ஒரு முறைக்கு மேல் விபத்துக்களை உண்டாக்கும் லாரி ஓட்டுநர்களுடைய லைசென்ஸைப் பறிமுதல் செய்வதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

1968 மார்ச் 14]

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : விபத்துக்கள் எந்தக் காரணத்தினால் ஏற்பட்டன, லாரியை ஓட்டிய அந்த வலவராலே ஏற்பட்டதா அல்லது எதிரிலே வந்தவர்களால் ஏற்பட்டதா என்ற ஆராய்ச்சிக்குப் பிறகுதான் அவர்கள் எத்தனை முறை விபத்துக்கள் ஏற்படுத்துவதில் ஈடுபட்டார்கள் என்பதை எண்ணிடவேண்டும். ஆகவே, ஒரு முறையா, இரு முறையா என்பதெல்லாம் பரிசீலிக்கப்படவேண்டிய விஷயம்.

திரு. சி. வீரமணி : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அண்மையில் ஒரு கார் விபத்திற்கு உள்ளானதற்கு முழுக் காரணம் என்ன என்பது ஆராயப்பட்டதா? அத்தோடு அப்படிப்பட்ட விபத்துக்களைத் தடுக்க எடுக்கப்பட்ட தனிப்பட்ட நடவடிக்கை யாது?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: பொதுப்பணித் துறை அமைச்சருக்கு ஏற்பட்ட விபத்தைப்பற்றிச் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் விசாரித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

திரு. பி. எஸ். தனுஷ்கோடி: தலைவர் அவர்களே, பல இடங்களில் ரோடுகள் அகலம் இல்லாமல் ரொம்பவும் குறுகியிருப்பதால், இந்த மாதிரி விபத்துகள் ஏற்படுவதற்கு முக்கியக் காரணமாக இருக்கிறது. அப்படியுள்ள இடங்களில், இடத்தை அகலப்படுத்துவதற்கும், அதாவது நெடுஞ்சாலையில் பல இடங்களில் பல பேர்கள் ஆக்கிரமித்துக் கொண்டிருப்பதால் அந்த இடம் குறுகலாக இருக்கிறது, அப்படிப்பட்டவர்கள் மீது சீக்கிரம் நடவடிக்கை எடுத்து, அந்த ரோடுகளை அகலப்படுத்துவதற்கும் அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: ஆங்காங்கு குறுகிய சாலைகள் இருக்கின்றன என்பது உண்மைதான். ஆனால், அவைகள் குறுகிய சாலைகளாக இருக்கும் காரணத்தினால் மாத்திரம் விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன என்பது அல்ல. குறுகிய சாலைகளாக இருக்கும் இடங்களிலெல்லாம் வலவர்கள் தங்கள் வேகத்தைக் குறைத்துக்கொண்டுபோனால். அந்த இடங்களில விபத்துக்களை தடுத்துக் கொள்ளலாம்.

திரு. எம். கண்ணப்பன்: போக்குவரத்து விதிகளுக்குப் புறம்பாக ஓட்டக்கூடியவர்களைக் கண்டுபிடிப்பதற்குப் பறக்கும் போலீஸ் படை ஒன்று முன்பு இருந்ததாக அறிகிறேன். தற்சமயம் அது இயங்காத காரணத்தினால் பல விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே, அந்தப் படையை மீண்டும் இயங்கச் செய்வதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: அந்தப் பறக்கும் படை என்பது வேகமாக ஓட்டிச் செல்பவர்களைப் பிடிப்பதற்கு மாத்திரம் அல்லாமல் வரி ஏய்ப்பவர்களை போன்றவர்களையும் கண்டுபிடிப்பதற்காக இருந்தது. இப்பொழுது ஹெட் கான்ஸ்டபிள் அளவில் இருக்கிற எல்லா அதிகாரிகளும் இப்படிப்பட்ட வேகமாக ஓட்டுகிற லாரிகளை ஆங்காங்கு நிறுத்தி, அவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கலாம் என்ற நிலைமை ஏற்படுத்தப்பட்டிருப்பதனால் இதைத் தடுக்கிற முறை பரவலாக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவேதான் அந்தப் பறக்கும் படை எடுக்கப்பட்டது. அதை மறுபடியும் கொண்டுவரும் உத்தேசம் இப்பொழுது இல்லை.

திரு. நா. காசிராமன்: லாரிகளில் அளவுக்கு மீறிய பாரங்களையும் ஏற்றி, அனுமதிக்கப்பட்ட அளவுக்கும் அதிகமாக நீளமாக உள்ள சரக்குகளையும் ஏற்றி, அதாவது 30, 35 அடி சரக்குகளை ஏற்றி, ஒரு சிவப்புக் கொடியை மாத்திரம் பின்னால் போட்டுவிட்டால் போதும் என்று நினைப்பதால், வண்டி போகும் வேகத்தில் திரும்பும்பொழுது அல்லது டயர் பர்ஸ்ட் ஆகும்பொழுது லாரி கவிழ்ந்து, அதனால் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே, அதைக் கட்டுபடுத்த இந்த அளவுக்கு மேல் சரக்குகளை ஏற்றக் கூடாது, மிகவும் உயரமாகச் சரக்குகளை ஏற்றக்கூடாது என்று விதிகள் கொண்டுவந்து, இப்படிப்பட்ட விபத்துக்களைத் தடுக்க அரசாங்கம் முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: இப்பொழுதே லாரிகள், வண்டிகள் கனத்தையும் ஏறத்தாழ 5 டன் சேர்த்து 12 டன்தான் அதனுடைய பாரம் இருக்கலாம் என்று சட்டம் இருக்கிறது. அதையும் மீறி ஏற்றுகிறவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. விபத்துகளுக்குக் காரணம் அது மாத்திரம் அல்ல. சில லாரிகளில் வைக்கோல் ஏற்றி திருவாரூர் தேர் மாதிரிக் கொண்டுபோவதை நமது நண்பர் பார்த்திருக்கக்கூடும். இவற்றையெல்லாம் கண்டுபிடித்து ஆங்காங்குள்ள அதிகாரிகள் விரைவு நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு இங்கு கேட்கப்படுகிற கேள்விகள் பயன் அளிக்கும் என்று நான் நம்புகிறேன்.

திரு. சொ. கோவிந்தராசன்: பஸ்கள்மேல் இப்பொழுது சாமான்கள் ஏற்றிக்கொண்டு செல்கிறார்களே, அதைத் தடுக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: எல்லாவற்றையும் கவனித்து நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்

திரு கரு. ராம. கரியமாணிக்கம் அம்பலம்: இப்பொழுது எங்கு பார்த்தாலும் போக்குவரத்து அதிகப்பட்டிருக்கிறது. அதனால்தான் விபத்துகள் அதிகமாக ஏற்படுவதற்கு ஏதுவாக இருக்கிறது. அதனால் ஒரு வழிப் போக்குவரத்தை ஏற்படுத்தினால், இந்த விபத்துகளைத் தடுப்பதற்கு ஏதுவாக இருக்கும். அதைச் செய்வதுபற்றி அரசாங்கம் யோசிக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: ஒருவழிப் போக்குவரத்து பெரிய நகரங்களைப் பொறுத்த அளவிலே அமைய முடியுமே தவிர, இங்கு இருந்து திருச்சிக்குச் செல்லும் பாதைக்கு ஒரு வழியும், அங்கிருந்து சென்னைக்கு வருவதற்கு வேறு ஒரு வழியும் என்ற அளவில் நாம் போக்குவரத்தை அமைக்க முடியாது. நெரிசல் மிகுந்த பெரிய நகரங்களில் முன்னாலேயே நிலைமையை அனுசரித்து எங்கெங்கு சாத்தியமோ, அங்கெல்லாம் ஒருவழிப் போக்குவரத்து ஆங்காங்கு அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

திரு. ஆர். நாகசுந்தரம்: கார், லாரிகளைக் கட்டாயம் இன்ஷூர் செய்ய வேண்டும் என்று சட்டம் இருப்பது போல், லாரி டிரைவர்களுக்கு ஏற்படுகிற விபத்துகளுக்காகவும் இன்ஷூர் செய்யவேண்டும் என்று இந்த அரசாங்கம் கட்டாயப்படுத்துமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: வலவர்கள் மீது அனுதாபத்தோடு கேட்கிற கேள்வி இது. இப்பொழுது பேசப்படுவது, அவர்கள் ஏற்படுத்துகிற விபத்துகளைத் தடுப்பது எப்படி என்பதுபற்றி.

திரு. கொளத்தூர் கோதண்டம்: ஒரு டிரைவருக்கு லைசென்ஸ் வழங்கிய ஒரு ஆண்டுக் காலத்திற்குள் அவருக்கு ஹெவி வெகிகிள்ஸ் ஓட்டுவதற்கு லைசென்ஸ் உடனடியாக வழங்கப்படுகிறது அதை மாற்றி மூன்று ஆண்டுகளுக்குப் பிறகுதான் ஹெவி வெகிகிள்ஸ் லைசென்ஸ் வழங்குகிற உத்தேசம் சர்க்காருக்கு உண்டா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: உறுப்பினர் சொல்வதுபோல இப்பொழுது அந்த முறைதான் இருக்கிறது. அதாவது ஓர் ஆண்டிற்குள்ளாகவே இப்படிப்பட்ட ஹெவி வெகிகிள்ஸ் ஓட்டுவதற்கான லைசென்ஸ் வழங்கப்படுகிறது. இப்பொழுது அதுபற்றிக் கடந்த வாரத்தில் உத்தரவு போடப்பட்டிருக்கிறது. இனிமேல் அப்படிப்பட்ட லைசென்ஸ் வழங்குவதற்கு இரண்டு ஆண்டுக் காலம் இருக்கவேண்டும் என்று உத்தரவு போடப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர்: தலைவர் அவர்களே, இந்த லாரிகள் வருகிறபொழுது விபத்துகள் ஏற்படுவதற்கு முக்கியமான காரணம் டிரைவர்கள் வேகமாகப் போவதுதான். ஆகவே,

வேகத்தைக் கண்டு பிடிக்கின்ற கருவியைப் பொருத்தி, இந்த அளவு வேகத்திற்கு மேல் ஓட்டுகின்றவர்களுக்கு இன்ன தண்டனை கொடுப்பது என்று கண்டிப்பாக வைத்துககொண்டால், பெரும் பகுதி ஆக்ஸி டெண்டுகள் தடுக்கப்பட்டுவிடும் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் உணர்வார்களா? அதைச் செய்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: இது ஒரு நல்ல யோசனை. 25 மைல் வேகத்திற்கு மேல் போகக்கூடாது என்பதுதான் விதி. அதற்கு மேல் வேகமாகப் போய்க்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை யாரும் மறுப்பதற்கில்லை. ஏப்ரல் திங்களில் நடைபெற இருக்கிற போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுவில் கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் கூறிய யோசனையை எடுத்துக்கொண்டு, தனிப்பட்ட எல்லா லாரிச் சொந்தக்காரர்களும் தங்களுடைய லாரிகளில அப்படி ஒரு மீட்டர் வைப்பதற்கு சம்மதிக்கிறார்களா என்றெல்லாம் ஆராயப்படும்.

திரு எம். எஸ். மணி: இந்த லாரி விபத்துகள் ஏற்படுவதற்கு வேகமாகப் போவது மாத்திரம் காரணம் அல்ல. அதிகமாக ஓவர்லோடு ஏற்றிக்கொண்டு செல்வதினாலும் ஏற்படுகிறது. இம்மாதிரி ஓவர்லோடு ஏற்றுவதற்குப் பொறுப்பு முதலாளிகள்தான், தொழிலாளர்கள் அல்ல. ஓவர்லோடு ஏற்றிக்கொள்ளாவிட்டால் தொழிலாளர்களுக்கு வேலை இல்லை என்ற நிர்பந்தம் காரணமாக ஓவர்லோடு ஏற்றவேண்டியிருப்பதால், ஓவர்லோடுக்கு நடவடிக்கை எடுக்கும்பொழுது லாரி ஓனர்கள்மீது எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நம்முடைய அரசு அப்படி நடவடிக்கை எடுக்க ஒத்துக்கொள்கிறார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: சில முதலாளிகள் இந்தத் தவறினைத் தொடக்கத்திலே செய்கிறார்கள். சில தொழிலாளிகள் இந்தத் தவறினை இடைவழியில் செய்கிறார்கள்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன்: இந்த விபத்துகள் பாதிக்கு மேல் அதிகப்படியான விபத்துகள் ஏற்படுவது ராணிப்பேட்டையிலிருந்து சென்னைக்கு வரக்கூடிய ரோடில் தான். அதற்கான காரணம் ஓட்டுபவர்கள் மத்தியிலேயே தூங்கக்கூடிய நிலைமையினால் தான். ஆகவே, இந்த ரோடுகளிலாவது விசேஷ கவனம் செலுத்தக்கூடிய அளவுக்கு ஏதாவது உடனடியாக நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: ராணிப்பேட்டையிலிருந்து சென்னைக்கு வரக்கூடிய ரோடில் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதாகச் சொன்னார்கள். அவை அநேகமாக பெங்களூரிலிருந்து வருகிற வண்டிகள்தான்.

திரு. கே. விநாயகம்: சார், அமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்த கணக்கு சென்ற ஆறு ஆண்டுகளுக்கானது. இந்த ஆண்டு அதிகமாக விபத்துகள் ஏற்பட்டிருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறதே, அதன் எண்ணிக்கையைச் சொல்ல முடியுமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: உறுப்பினர் அவர்களுக்கு இந்த அரசு வந்துவிட்ட பிறகு விபத்துக்கள் இல்லை என்று நான் சொல்லவில்லை. பெருகிக் கொண்டுதான் இருக்கின்றன. அப்படி ஏற்படும் விபத்துக்களை தடுப்பது நம் அனைவருடைய கடமையும் பொறுப்பும் என்பதை உணர்ந்து செயல்பட வேண்டும். வலவர்களும், அதிகாரிகளும் சிரத்தையோடு இவற்றைக் குறைக்க பாடுபடவேண்டும். அதற்கு இங்கே கேட்கப்படும் கேள்விகளும், கொடுக்கப்படும் பதில்களும் பயன்படவேண்டும் என்று விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை: ஆண்டுக்காண்டு எண்ணிக்கை கூடிக்கொண்டு வரும் விபத்துக்களுக்கும், ஆட்சிக்கும் தொடர்பு ஏற்படுத்துவது கணக்குத் தெரிந்தவர்கள் செய்யும் காரியம் இல்லை. (சிரிப்பு).

திரு. இல. பலராமன்: தலைவர் அவர்களே, ஆன் எ பாயிண்ட் ஆப் கிளாரிபிகேஷன். 'வலவர்', 'வலவர்' என்று அமைச்சர் சொல்லுகிறார்களே, அதற்கு என்ன அர்த்தம் என்று அறியலாமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: இலக்கியத்தில், 'வலவர்கள் இல்லா வானூர்த்தி' என்று வருகிறது. ஆகவே 'வலவர்' என்றால் ஓட்டுனர் என்று பொருள். (சிரிப்பு).

Rice mills in Tiruchirappalli and Thanjavur districts

* 214 Q.—THIRU K. VINAYAKAM : Will the Hon. the Minister for Food and Revenue be pleased to state—

(*a*) whether the rice mill industry in Tiruchirappalli and Thanjavur districts is facing a crisis since paddy procured in those districts is sent to other districts by the Government for milling ;

(*b*) whether procurement of paddy is done at the producers level or at millers level ; and

(c) whether the rice millers associations of these districts represented their grievances to the Government and if so, the action taken to redress them ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன்: (அ) இல்லை.

(இ) இம் மாநிலத்தில் நெல் உற்பத்தியாளர்களிடமிருந்து கொள்முதல் செய்யப்படுகிறதேயன்றி, ஆலை உரிமையாளர்களிடமிருந்து செய்யப்படுவதில்லை.

(உ) ஆம். அரிசி ஆலை உரிமையாளர்களின் முறையீடுகள் அவ்வப்போதே ஆய்வு செய்யப்பட்டு, அவசியமான நேர்வுகளில் அவர்களது குறைகளைப் போக்க நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

THIRU K. VINAYAKAM : Sir, is it not a fact that procurement was done to a larger extent in Tiruchirappalli and Thanjavur districts, that the mills in those districts could not cope up with the milling of the procured paddy and hence it was sent to other districts and did not the Hon. Minister issue a statement to this effect ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன்: கனம் உறுப்பினரவர்கள் கூறுவது உண்மை. அதே மாதிரி அங்கே நெருக்கடி எதுவும் எற்படவில்லை என்பதும் உண்மை. தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் ஏறக்குறைய 10, 11 லட்சம் டன் ரைஸ் உற்பத்தியாகின்றது. அந்த மாவட்டத்தில் அரிசி ஆலைகளின் கபாசிடி, திறன் 6 லட்சம் டன்தான் அரைக்கலாம். ஆண்டுக்கு ஏறக்குறைய 4. 5 லட்சம் டன் கொள்முதல் செய்கிறோம் அங்கே அரைக்கக்கூடிய 6 லட்சம் டன்னுக்கு மேல் இருப்பதை வெளி மாநிலங்களுக்கு அனுப்புகிறார்கள். தஞ்சாவூரிலிருந்து சென்னைக்கு வேண்டிய அரிசி அரைப்பதை தஞ்சாவூர் மில்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இப்போது 20,000 டன் குறுவை பயிரில் திருச்சிக்கும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அது மட்டுமல்லாமல், அந்த ஆலைக்காரர்களை கூட பர்சேஸிங் ஏஜெண்டுகளாகவும் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அவர்களை கூட வெளியே அனுப்புகிறார்கள்.